

Cámara de Representantes

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 339 de 2015

S/C

Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

GREMIAL ÚNICA DEL TAXI

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 18 de noviembre de 2015

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Felipe Carballo.

Miembros: Señores Representantes Oscar De los Santos, Omar Lafluf, Juan José Olaizola, Adrián Peña, Estela Pereyra y Martín Tierno.

Invitados: Gremial Única del Taxi y autoridades del transporte, señores Óscar Dourado, Julio Sánchez Padilla, Jorge Amengual, Jorge Fares, Gonzalo Da Cunha, Ignacio Bausero, Javier Fardín, Jorge Vázquez, Claudia Rivero, Jaime Gutiérrez y Pablo Corbo.

Secretaria: Señora Myriam Lima.

Prosecretaria: Señora Viviana Calcagno.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Turismo recibe con gusto a esta delegación de la Gremial Única del Taxi, integrada por su Presidente, señor Óscar Dourado, la señora Claudia Rivero y los señores Julio Sánchez Padilla, Jorge Amengual, Jorge Fares, Gonzalo Da Cunha, Ignacio Bausero, Javier Fardín, Jorge Vázquez, Jaime Gutiérrez y Pablo Corbo. También damos la bienvenida a las personas que acompañan a esta delegación, algunas de ellas provenientes del interior del país.

La idea de la Comisión es interiorizarse de la llegada de nuevas tecnologías al país y, particularmente, de la empresa Uber, y saber de qué manera podría llegar a afectar a la Gremial Única del Taxi.

Este es un ámbito de trabajo. Esta Comisión, a partir del día de hoy, comienza a introducirse en este tema, que preocupa a gran parte de la población. Nuestra idea es escuchar el planteamiento de la Gremial Única del Taxi y después abrir una ronda de consultas por parte de los señores diputados.

SEÑOR DOURADO (Óscar).- En nombre de todos quienes hemos concurrido a este ámbito les agradezco este recibimiento; para un ciudadano uruguayo, participar de una sesión en una comisión del Parlamento es una oportunidad y experiencia únicas de estar en contacto con los señores legisladores.

Esta solicitud de entrevista la pidió la Gremial Única del Taxi, pero junto a nosotros concurren representantes del Centro de Remiseros, del Transporte Escolar Unido y de la Cámara de Transporte, cuyo presidente es el señor Julio Sánchez Padilla -tengo el orgullo de haberlo acompañado por aproximadamente diez años como secretario- y el vicepresidente es el presidente de Cutcsa, señor Juan Salgado, quien no puede esta presente en el día de hoy. También nos acompañan representantes del transporte turístico.

He convocado a todos ellos porque el problema es colectivo, no es individual, ni de un gremio. Los actores, quienes ejercemos este trabajo, nos sentimos agredidos, pero la agresión a corto plazo también la sufre la ciudadanía.

Seguramente a muchos de ustedes les llame la atención que a la una o a las dos de la mañana haya un taxi parado en una esquina; a otros nos llama más la atención que un ómnibus, de cualquier compañía, salga de la plaza Independencia y llegue a Punta de Rieles con un pasajero, o con ninguno. Parecería que eso fuera un absurdo, pero en realidad es el servicio

Ese servicio, del que gozamos durante muchos años, es un derecho adquirido y una costumbre; como siempre están el taxi, el ómnibus, el remise, el transporte escolar y el transporte turístico, parecería que no existiera. Pero existe y nos nutrimos de él.

Este transporte siempre se ha regido por las regulaciones de los gobiernos departamentales y del gobierno nacional. Cada uno de nosotros tuvo que hacer grandes cambios, y ustedes, el Poder Legislativo, las instituciones del Estado, han sido partícipes, solicitando y exigiéndonos; a veces fuimos nosotros quienes trajimos algunas ideas, por ejemplo, la legalización del transporte de carga, que insumió más de cinco años. Hoy no existe transporte de carga ilegal en ninguna ruta.

A veces, en la televisión vemos "Envíos salvajes", programa que consiste en mostrar el remate de fletes de camión. Creemos que de esa manera acá también se van a rematar los fletes y el trabajo del taxímetro, el transporte de turistas y el del remise, a

través de una empresa que no respeta a nuestro país ni a sus trabajadores. Cuando esta empresa se instaló aquí pretendía cobrar el 20% del bruto por la intermediación telefónica, pero cuando vio la resistencia que hicimos todos los gremios decidió que les va a cobrar el 25% y ellos asumen la responsabilidad de todas las sanciones departamentales y nacionales. Esto muestra claramente la falta de respeto a las normas, a las leyes laborales y a la convivencia en Uruguay.

Hoy estamos aquí todos los trabajadores del transporte. ¡Todos! No hay nada que no nos preocupe. Como lo único que hace esa gente es una intermediación parásita sobre todos nosotros y pretende quedarse con nuestro trabajo, hoy la preocupación es colectiva.

Nosotros hemos construido la formalidad en el transporte de pasajeros y hemos contribuido a que cada trabajador cuente con el respaldo de la seguridad social, la salud y el acceso a la educación de todos nuestros hijos. Esto lo hacemos todos los días, con nuestros esfuerzos y aportes.

No nos oponemos a la tecnología. Es más, todos nosotros la hemos incorporado a nuestra actividad. Ustedes saben bien que en el caso del taxímetro hemos desarrollado algunas aplicaciones, por ejemplo, *Voy en Taxi, 1919 Celeritas, Radiotaxi Capital 1771 y Radiotaxi 141 APP*, todas ellas para que los ciudadanos tengan la mejor, más rápida y eficaz comunicación. No hemos descuidado a la población con menores recursos, a quien le resultaba muy costoso llamar por teléfono o disponer de tecnología o internet; ahora puede hacerlo por $ 1 a través de un mensaje de texto al número 092141141.

Apoyamos la tecnología en favor del desarrollo productivo y no de la expropiación del trabajo, creando informalidad e incertidumbre en todos los que hemos construido el transporte formal y regulado en nuestro país.

Llega una empresa ilegal, como Uber, que no se nutre de los servicios públicos, sino que contrata autos particulares. Hace pocos días, un gerente de un banco me decía: "¡Es absurdo! Yo salgo del banco a las cinco de la tarde y con mi auto puedo trabajar dos horas de taxi". Así lo puede hacer un médico, un anestesista o un empleado público, pero nosotros no podemos ser anestesistas, empleados bancarios, ni hacer el trabajo de otros porque no estamos autorizados.

Esta empresa muta, es decir, se adecua a las normas que ustedes quieran imponer; así lo hizo en otros países. Sin embargo, la agresión es a todo el transporte; en otros países, donde hay subte, lo ha arruinado, así como al ferrocarril de pasajeros, al transporte de turismo, al taxi, al remise y al transporte colectivo. Por eso en muchos países, como Alemania, Francia, Italia y España la han declarado ilegal. Hoy se está declarando ilegal en Manhattan, Nueva Jersey y Washington, con severas sanciones. Pero el daño está hecho.

Sabemos que ese daño se nos viene, todos estamos extremadamente preocupados y angustiados, y por eso venimos a buscar el apoyo del Poder Legislativo, que hemos elegido. Nos sentimos respaldados por ustedes, por las instituciones del Estado y por quienes las representan.

Solicitamos que se cumplan las normas y se respete el trabajo formal

A veces algunos ven con simpatía que se haga algo ilegal, o que alguien tome la presión en alguna feria y luego se atreva a aplicar una inyección, extraer sangre y hasta vender medicamentos

A modo de ejemplo, pensemos: ¿cuántos años demoró la Intendencia de Montevideo en sacar a los vendedores ambulantes de la avenida 18 de Julio? Más de

una década, porque era más importante la presencia de los ambulantes en esa avenida o en 8 de Octubre, que los comercios instalados. Una vez creado el desorden social, volver a instalarse en la formalidad determina que existan muchos enfrentamientos y desgaste de parte del gobierno. Solo en el taxi prevemos a más de diez mil trabajadores en el seguro de paro, porque si alguien viene y se apropia de nuestro trabajo lo primero que vamos a hacer los taximetristas será reducir los niveles de ocupación. Además, no seremos dueños del taxi ni del trabajo, sino dueños de un despido a un compañero de tareas, y de la incertidumbre de no poder pagar la hipoteca de una casa o de cumplir con un *leasing.* Digo esto porque en el taxi, cuando uno compra un auto nuevo, se empeña, la persona física es uno y pone en riesgo el patrimonio de su familia. Esto también sucede en el remise, en el transporte de turismo y en el ómnibus.

Hemos trabajado junto a ustedes más de diez años, construyendo la formalidad de la actividad. Muchas veces he visitado a algún intendente por esta lucha; fuimos a Mercedes varias veces, hemos recorrido todo el país y hemos encontrado su apoyo y colaboración incondicional a lo formal, a la tributación y a la seguridad de los trabajadores.

También hemos trabajado en Maldonado, cuando aceptamos el ingreso de un 10% más de taxímetros, situación que respondía a la realidad de crecimiento de ese departamento.

No estamos sordos al consejo de los señores diputados. Hace dos días nos hemos reunido con el intendente Martínez, quien nos pidió que escucháramos los reclamos de los usuarios respecto a la mampara; estamos trabajando junto a él, analizando la posibilidad de sustituir la mampara y comprobando que todos los taxis dispongan de todos los medios electrónicos de cobro; disponemos de mil cuatrocientos taxímetros con lectores de tarjetas. A su vez, en su momento el intendente nos solicitó que pudieran cobrar con tarjetas de crédito a través del celular y hoy lo podemos hacer vía Antel.

Vamos a entrevistarnos con Drexler para que nos haga un proyecto tecnológico para sustituir la mampara, que es un reclamo de los usuarios. Sabemos la inseguridad que la mampara genera en el usuario y el Intendente nos dijo que sin descuidar la seguridad del trabajador y con su anuencia -es decir, quien esté a cargo de una unidad de trabajo deberá dar su consentimiento- se podría sustituir por otro medio de seguridad. Estamos dispuestos a hacer ese cambio y trabajar, quizás, en la elección de un vehículo de mejor porte y confort, tal como lo hemos hecho hasta ahora con los cinturones de tres puntas, el cambio de color, la cinta reflectiva, el control satelital y la luz azul, es decir, todos elementos de seguridad que hacen a la mejora del servicio.

Sin lugar a dudas queremos más seguridad, como lo quieren todos los uruguayos, pero también pretendemos mejor servicio en beneficio de todos los ciudadanos de este país.

SEÑOR FARES (Jorge).- Buenos días, yo soy presidente de las cooperativas de taxímetros de todo el país, empleados del taxi que formamos cooperativas. Estamos muy preocupados por este tema; compartimos todo lo manifestado por Óscar Dourado. Lo que más nos preocupa es que peligran las fuentes de trabajo de quienes apostamos a tener mejoras en el servicio, por ejemplo, con los cambios de coche. Apostamos a que sea todo legal y no medio clandestino, como ocurre con esta empresa que llega.

Nada más.

SEÑOR AMENGUAL (Jorge).- Soy taximetrista, presidente de Radio Taxi y director de Taxi Radio Carrasco

Óscar Dourado olvidó mencionar que, dentro de la tecnología, nosotros desarrollamos una empresa muy pequeña, pero contamos con un programa de traducción de 80 idiomas, que instalamos en *tablets* disponibles en los taxis, con lo cual, independientemente del origen de los pasajeros, estos se pueden comunicar con el conductor aun cuando tenga hasta cuarto de escuela, porque traduce al español cualquiera de esos idiomas.

Nos preocupa mucho la situación que se está viviendo y la voracidad de esta empresa que viene. Sabemos que no es fácil controlar y por eso estamos aquí, pidiéndolo al gobierno apoyo, un camino, una forma a través de la cual podamos seguir subsistiendo y llevar los ingresos a nuestras familias. Como dijo Óscar Dourado, actualmente somos más de diez mil personas. Hoy tendríamos que evaluar qué es lo más aconsejable para el país, pero sin olvidar que queremos seguir viviendo tranquilos y seguir manteniendo a nuestras familias. Sabemos que tenemos errores, que de cada cosa uno debe aprender y que debemos desarrollarnos. Estamos abiertos a eso, pero no a la pérdida de nuestro único ingreso: el taxímetro.

Lo que se pueda lograr dependerá del apoyo que los señores legisladores y la Intendencia nos brinden. Hay que ver cuál ha sido el daño que esta tecnología ha provocado en otros países. Pretendemos no llegar a eso y que no haya un solo viaje que no esté regulado en nuestro país.

Muchas gracias por su tiempo y estamos para lo que precisen.

SEÑOR BAUSERO (Ignacio).- Soy propietario de Remises del Uruguay. Agradecemos a la comisión y a la patronal de taxímetros por esta reunión.

No creo que haya mucho más para agregar, pero sí quiero hacer referencia a un tema que permanentemente viene a mi mente. Las autoridades, por la situación del tránsito, nos piden que cada vez más utilicemos el transporte público que, como sabemos, en Montevideo está subvencionado. Si hoy la venta de boletos está subvencionada, ¿qué pasará cuando esta empresa -no sé cómo llamarla- salga al mercado en horas pico y nosotros cuatro, por ejemplo, nos juntemos para pagar menos de lo que cuesta un boleto por un pequeño trayecto, así no tendremos que tomarnos un ómnibus, un taxi o un remise?

Entonces, cuando se nos pide que utilicemos más el transporte público por todo lo que se está viviendo en el tránsito y lo económico, debemos recordar que esto también va a marcar la cancha en el mercado. A veces se nos olvida que todos los montevideanos ponemos plata para el transporte.

Nada más.

SEÑOR DA CUNHA (Gonzalo).- Pertenezco al Centro de Propietarios de Remises del Uruguay.

En ningún momento hablamos en contra de la tecnología, sino que la apoyamos; el sistema que trae Uber es muy bueno. Sí estamos en desacuerdo con la desregularización del transporte.

Hace dos años aproximadamente, Uber desembarcó en Uruguay y mantuvo reuniones con distintas empresas del país; a una de esas acudí yo, al hotel Sheraton de Montevideo. En esa ocasión querían saber cómo eran las empresas de transporte de nuestro país, y yo les dije que eran reguladas. Ante esto, de cierta manera dejaron de lado a Montevideo porque vieron que la actividad era regulada y dijeron que su ganancia la obtienen en ciudades donde el transporte no está regularizado. Recuerdo que en ese

momento habían llegado a Bogotá, donde tenían demasiados servicios, porque la ganancia de ellos no está en la regularización, sino en trabajar con autos particulares.

Le preguntaría a cada uno de los señores diputados qué pasaría si agarro mi auto particular y salgo a hacer un viaje o les presento tecnología para trabajar con vehículos ilegales. Seguramente sea un loco, pero esta empresa, que es de origen norteamericano y cotiza en la bolsa, probablemente sí tenga esa posibilidad. Además, no olvidemos que muchos trabajadores pueden terminar en el seguro de desempleo. ¿Qué le va a pasar a la gente?

Esta empresa, que tiene un *marketing* increíble, antes de llegar al Estado -no sé si antes; querría creer que sí- comenzó su propaganda preguntando qué quería el usuario. Si a los usuarios les preguntamos si quieren un servicio similar, a mitad de precio, la respuesta caería de maduro. A mí me serviría más comprar a mitad de precio una garrafa en una feria o cualquier otra cosa sin ningún tipo de regularización pero, como dijo Óscar, no hay que olvidar la situación que se generaba con los ambulantes y las empresas instaladas en la avenida 18 de Julio.

Tenemos una normativa vigente. Creo que contamos con uno de los mejores transportes públicos del mundo. Este año tuve la suerte de viajar por gran parte de Latinoamérica y les puedo asegurar que nuestro transporte es muy bueno, salvo algunas fallas. Hay muchos taximetristas, remiseros y ómnibus con fallas, al igual que muchas instituciones del Estado, vendedores y doctores que también las tienen. Creo que tenemos un problema social; como sociedad, se están invirtiendo los roles. Puntualmente, esto no pasa con un chofer de taxi o de remise. Reitero que como sociedad estamos invirtiendo los valores.

Muchas gracias.

SEÑOR SÁNCHEZ PADILLA (Julio).- Querido camaradas, estoy aquí representando a poca gente: a más de cincuenta mil personas. La Cámara de Transporte reúne a todo el transporte de pasajeros que existe en el país; no incluye al transporte de carga.

Muy hábilmente, nuestro compañero hizo referencia a algo que quiero retomar: lo que significa el hecho de que te den un pan con manteca y un pan común, como el que hoy estamos comiendo en nuestro país, particularmente en la capital. El asunto está en cuánto cuesta la manteca y en que esta gente, que ha venido a colonizar, no tuvo en cuenta que nosotros también quisiéramos el 25% de la recaudación como forma de pago por el servicio. ¡Eso lo quisiéramos tener los transportistas que hoy existimos en Uruguay! No tenemos forma de llegar a un 25%, ni siquiera al 20%, que era lo primero que habían propuesto.

Tengan en cuenta que con esto alguien de afuera, a través de un fax o de otro medio, está gobernando un sistema que es fundamental para la actividad y el desarrollo de nuestro bendito país.

Concurro a esta reunión muy complacido; me trae gratos recuerdos y me encuentro con caras de muy buenos amigos, lo cual hace que me sienta doblemente feliz. Pero estamos jugados a algo que es como que llegara alguien de otro planeta para comernos el pan de cada día, la casa que hemos hecho durante muchos años y las comodidades que le estamos brindando a los usuarios.

Como muy bien ha dicho nuestro camarada, es cierto que tenemos dificultades: en los ómnibus, en los micros, en los taxis, pero todo está en que funcione la regulación. Si la regulación funcionara, no reclamaría la ciudadanía, que se pone contenta y aplaude

por la llegada de alguien que destruirá, en primer lugar al taxi, pero que después seguirá con los remises, el transporte de escolares y el servicio público mayor. Porque esto no para aquí. Esta multinacional es ultramultimillonaria; de acuerdo con nuestra información, posee un capital de más de 3.000 millones de dólares de respaldo. ¿Qué quiere en Uruguay? ¡Somos tres millones de habitantes!

¿Por qué ha fracasado en otros lugares? Porque hubo buen criterio de parte de quienes analizan la situación o falta de reacción por quienes lo cumplen.

En este caso, nosotros venimos a molestarlos -sé que es una molestia- y este grado de información lo reciben de primera mano. Sus criterios, que están por encima de sus ideas partidarias en este sentido, hace que tengamos la tranquilidad de que todo lo que hemos comunicado podrá servirles para pergeñar, en su intelecto, lo que entiendan que es más justo y correcto.

Esto es como matar a varios de los que tenemos por algunos que llegan, sin saber en definitiva qué va a pasar. Matar a quienes hoy nos están proveyendo del servicio es una infamia sin par.

Pido las disculpas del caso porque salgo del tono de información que brindó el presidente del Cpatu, señor Dourado, e ingreso en la cuestión de orden afectivo y de convivencia.

¿Qué está pasando? Si algo no se cumple en el transporte de pasajeros en el Uruguay ¡la culpa la tienen aquellos que administran, aquellos que deben controlar, y no porque nosotros queramos hacerlo mal! Lo que pretendemos es que cada día se viaje mejor.

Vean ustedes: cuando se instaló el aire acondicionado en los ómnibus, en otros países se cobraba un boleto extra y aquí no se cobró nada desde el principio. Ahora, la costumbre indica que si el vehículo tiene aire acondicionado, la gente sube, si no lo tiene, no sube. Obviamente, todos nos acostumbramos a las mejores comodidades y, al mismo tiempo, al menor precio que nos pueda ofrecer ese máximo de confort.

Estamos en un momento absolutamente peligroso. Concurrimos a la comisión en forma corporativa para transmitirles nuestras inquietudes y razones, que han sido muy bien delineadas por cada uno de quienes me precedieron en el uso de la palabra. Estamos preocupados, y lo estamos pues vamos hacia algo caótico, porque por más controles que se quieran hacer a quienes hacen esta solicitud, pocos serán frente a quienes estamos en el transporte desde hace muchos años que, sin ninguna duda, ya los estamos cumpliendo.

Además, me sorprende la atención tensa y vuestro cuidado para mantenerse en esta sala. Les agradecemos mucho que nos hayan recibido en nombre de cincuenta mil personas, hombres y mujeres, que trabajan en el transporte.

SEÑOR DOURADO (Óscar).- Quiero agregar que esta empresa americana, que se está preparando para cotizar en bolsa, hoy tiene un capital de 3 billones de dólares, alienta el incumplimiento de las normas nacionales y departamentales y la informalidad, desconociendo al Gobierno nacional y a los Gobiernos departamentales, de alguna forma, al incitar al no cumplimiento de las normas por parte de otros ciudadanos que quieren acceder a nuestro trabajo y por el cual he luchado muchísimo.

A su vez, ellos no reconocen las normas y las leyes uruguayas. En todos los contratos dicen que la justicia a la que se van a presentar es a la de Amsterdam, en Países Bajos.

Respecto de los precios, si nos preguntan si queremos pagar el azúcar, la luz o la fruta más barata, todos vamos a contestar que sí. Esa inquietud del público es natural; todos queremos pagar hasta la Coca Cola más barata, pero tenemos que saber que el transporte uruguayo es el mejor de América. Y algún periodista se burló cuando dije que era mejor que en Estados Unidos, pero el transporte público que existe en Uruguay es mejor que en muchos estados de esta poderosa nación que es Estados Unidos. Somos ejemplo en toda América Central y América del Sur y también en Estados Unidos, de donde hoy vienen a quedarse con el trabajo formal de todos los uruguayos.

En San Pablo, esto se declaró ilegal luego de muchos enfrentamientos y del sufrimiento de mucha gente. Por eso venimos a pedirles que, antes de que esto suceda, no se le permita tener señal de Internet para intermediar de forma ilegal con el transporte público de personas. Para eso basta con que la Ursec no se lo autorice. No precisamos otra cosa, que ellos no puedan nutrirse del transporte formal, no puedan ejercer en el Uruguay la actividad de transporte de pasajeros ni de carga ni de ninguna modalidad.

Uber es ilegal en el Uruguay y lo tenemos que saber. Hemos sido amenazados por ellos. Nosotros patentamos una marca que es Uruguay Beneficia en Recorrido. Ellos interpretan que la marca es de ellos. Ayer nos amenazaron con que iban a embargar nuestra sede. Yo les contesté que no estaba para cuidar ladrillos sino a la gente del taxi y para defender los intereses de todos los trabajadores del transporte. Si tenemos que perder nuestra sede, la perderemos, pero vamos a defender la dignidad de los uruguayos. Ante la prepotencia, la dignidad.

Ayer, el Presidente de Cutcsa aceptó recibirnos con el Directorio en pleno, en la sede de esta empresa tan importante para todos los ciudadanos, a la hora 10, porque la preocupación y la congoja son colectivas.

Queremos decirles que no nos preocupamos ni les pedimos a ustedes que se preocupen; nosotros nos ocupamos y les pedimos a ustedes que se ocupen de nosotros en este momento.

Muchas gracias.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Antes que nada, agradecemos la presencia de todos ustedes en la sala.

Voy a hacer algunas preguntas y luego, algunas apreciaciones. Voy a formular las preguntas, concretamente, para que queden registradas en la versión taquigráfica algunas cosas de forma bien clara, porque no pasará de la semana que viene que la empresa pida ser recibida por la Comisión. Por lo tanto, precisamos saber -independientemente de todo lo otro- cómo funciona la empresa, si paga algún impuesto, qué impuesto paga cómo paga al chofer, qué beneficio tiene el del auto y si precisa autorización departamental para funcionar o no. Luego voy a hacer alguna apreciación sobre los cinco años de rompedero de cabeza que me costaron los taxis truchos en Río Negro.

Precisamos todos los datos y todos los aportes concretos que nos puedan dar.

También es cierto que prácticamente todas las semanas estamos tratando en el Parlamento, especialmente en la media hora previa, la caída de alguna empresa y nos preocupamos porque se fueron novecientos trabajadores de Fripur al seguro de paro, y tenemos hoy treinta y cinco mil personas en el seguro de paro.

Con esto no estoy afirmando que toda la razón la tengan quienes están acá, digo que son cosas que el Gobierno tiene que evaluar y nosotros tenemos que poner en la balanza.

Por otra parte, quisiera conocer una evaluación de todos ustedes sobre cómo se presta hoy el servicio por parte de ustedes. Yo diría que hay que ir mejorando el servicio y también es cierto que hay que hacer una renovación de flota. Son cosas que se deben poner en la balanza.

Por otra parte, sin duda, es difícil que el país pueda arriesgar esto que tenemos hoy por un cambio en un sistema que no está en el suelo y que puede ser mejorable, pero sobre todo en el caso de que quede claramente establecido que eso es muy parecido a un trabajo informal. Digo parecido porque no me animo a decir que lo sea, salvo que después ustedes me den la respuesta y los argumentos necesarios en ese sentido.

Hoy, el señor Dourado decía que visitaron a varios intendentes. Quiero comentarles que yo tuve varios enfrentamientos duros porque no podía controlar en Río Negro a los taxis truchos. Lo acepté y fui a la Junta Departamental, en donde me cascaron porque era incapaz de controlarlos, hasta que los controlamos y los legalizamos. Pero ¿cuál fue el problema? Que la Junta decía que había que liberar la entrega de las chapas, que si se precisaban cien chapas en Fray Bentos, debíamos poner las cien. Pero el problema era que la demanda para andar en taxi era la misma; no aumentaba de un día para el otro al doble.

Entonces, si bien yo ya tengo posición, precisamos esas respuestas concretas porque estoy seguro de que la semana que viene la empresa estará acá y debemos tener las cosas claras.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- La idea es hacer una ronda con los señores legisladores para que planteen sus consultas, independientemente de que hagan consideraciones políticas. Una vez finalizada la ronda de preguntas, desde la gremial se irá respondiendo. Lo que no se pueda contestar, se podrá enviar por escrito. Todo esto será un aporte al trabajo de la Comisión.

Como decíamos, la idea es ilustrarnos acerca de la situación. Saber cómo están viviendo todo esto, cuáles son las perspectivas que visualizan en relación al tema, lo que permitirá a la Comisión ir elaborando una idea, independientemente de que cada uno de los legisladores pueda tener una postura.

De cualquier manera, en el día de hoy no vamos a avanzar en la discusión en relación a este tema.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Agradecemos que se hayan acercado hasta aquí para explicarnos todo este tema.

Para empezar, quiero decirles que somos una comisión asesora. Por lo tanto, nunca vamos a tomar una decisión a este respecto; la va a tomar cada orden en el nivel ejecutivo que corresponda, ya sea en lo nacional o departamental. Pero para nosotros es muy importante tener insumos porque, confieso, es un tema complejo y quiero hacer algunas precisiones.

Creo que este tema está interpelando a todo el sistema del transporte en el Uruguay. Aquí se ha sobrevolado el tema de los subsidios, pero esto no solo tiene que ver con los taxímetros, sino con todo el sistema de transporte en el Uruguay, que es bien complejo y los que somos recién llegados a esta tarea lo estamos tratando de entender. Además, es un sistema con mucha regulación. En los negocios puede haber algo, ninguna -como en otros países de América: cero regulación- o mucha regulación. Este es un negocio excesivamente regulado. Supongo que el criterio y concepto es beneficiar al usuario, pero hoy tenemos un negocio en materia de transporte que tiene muchísimas

regulaciones. Desde el punto de vista nacional y departamental, todo está regulado: los costos, las paramétricas, lo que se puede importar, lo que no. En definitiva, el negocio tiene que ver con las decisiones y acciones que se toman desde el organismo que regula. Eso parece bastante claro.

Y lo primero que hay que hacer frente a esto es informarse para entender por qué hay empresas que multiplican sus ganancias exponencialmente y otras que se funden en un mismo sistema. Entonces, les confieso que esto es complejo y que, para el que lo ve de afuera, hay cosas del sistema que son muy raras.

Por otra parte, entiendo y comparto la preocupación. Es por eso que hemos escuchado con atención y es un compromiso que debemos asumir con las fuentes de trabajo generadas y también con los derechos de los empresarios que han invertido y que han hecho todo un proceso en este sentido.

Sin embargo, no hay que olvidar que el centro del sistema debe ser el usuario. A mí, como diputado de Canelones, me interesan mucho las ventajas para el usuario. Quiero ser sincero en esto. Los vengo a escuchar con atención y ya he escuchado y leído muchos argumentos que me parecen muy atendibles y razonables de su parte. También quiero escuchar a la empresa para que responda muchas de las cosas que se planteaban, pero a mí me interesa el usuario.

Vivo en el norte del departamento de Canelones y he sido usuario del sistema de transporte en el Uruguay. Vine a estudiar y a trabajar en ómnibus y por tener que recorrer sesenta y cinco kilómetros desde donde vivo, perdía cinco horas por día en ómnibus y parte de mi ingreso. Eso es importante para nosotros, habitantes del departamento de Canelones; perdemos parte de nuestra vida y gran parte de nuestro ingreso arriba del sistema de transporte y hoy, diez años después, es igual. No es responsabilidad de las empresas, ni de los trabajadores, es responsabilidad del sistema. Quiero explicar bien esto: hay cosas que no funcionan y no es necesariamente por responsabilidad de la empresa y mucho menos de los trabajadores; están relacionadas con cómo está conformado el sistema y hay que ver cómo mejorarlo entre todos, pero es un problema que tenemos.

Como habitantes de Canelones, les podemos decir que somos críticos del sistema, de sus costos y de su situación. Todos saben que tomarse un taxi en Ciudad de la Costa y llegar a Montevideo es mucho más caro que si uno se toma un taxi y va para allá. No sé por qué, capaz que me lo pueden explicar, pero hay diferencias importantes.Y los vecinos de Ciudad de la Costa -que no es donde vivo, pero son los que me escriben, me llaman o me lo expresan cuando recorro la zona- piensan que esto puede representarles una ventaja, en términos económicos, de la calidad del servicio, etcétera. Entonces, cuando vuelva a Ciudad de la Costa, tengo que explicarles, con elementos, por qué no es bueno para ellos este sistema.

En principio, hay que saber que el usuario ve esto con expectativa. ¿Por qué? Porque hoy, en determinados lugares, el usuario es un poco víctima del sistema. Hablo del sistema, no de ustedes.

La empresa dice que hay modelos de negocios que van cambiando. Esto ha sido así en la historia de la humanidad. El otro día estuve reunido con gente que trabaja en el área cultural -nada que ver con esto- y me decían que antes les rendía cuando vendían sus discos. Hoy esa posibilidad prácticamente no existe, porque se baja todo de Internet; entonces, viven de las actuaciones. En Uruguay eso es casi como no vivir, pero cambió.

Yo soy empresario y les quiero decir que en mi área no hay regulaciones. Entonces, uno sabe que tiene que hacer una inversión, que hay un riesgo y que las condiciones

pueden cambiar en el día de mañana. ¡Ojalá tuviera un negocio con rentabilidad asegurada, sea cual sea! Yo no tengo eso; no sé qué le va a pasar mañana a la empresa. Y así pasa con la mayoría de los emprendimientos en el Uruguay. El empresario arriesga, ahí está parte de la rentabilidad. Eso es parte de las características del emprendedor: tiene que arriesgar y, en ese riesgo, también puede perder. Digo todo esto para poner el contexto en el que la sociedad ve esta situación.

Aclaro que no estoy a favor de la empresa, pero tengo que hacer estas preguntas. ¿Por qué es informal esa modalidad? Ellos dicen que abrirían sus empresas unipersonales, en el marco que se establezca, etcétera, y pagarían sus aportes. O sea que el Estado seguiría recibiendo aportes por el pago de BPS, de DGI, etcétera. ¿Por qué es informal, si ellos están dispuestos a aportar por su utilidad, sea el 20% o 25%? Eso es lo que están negociando con el Gobierno, según tengo entendido. ¿Por qué es ilegal? Una cosa es la ley y otra, las reglamentaciones, y estas se cambian y se ajustan. Entonces, si van a venir, tendrán que cumplir con un mínimo que, supongo, aumentará sus costos; tendrán que tener la chapa que corresponda, la habilitación que corresponda y el seguro que corresponda; si no, no podrán circular. Supongo que a nadie se le puede ocurrir brindar estos servicios sin la regulación que se necesita. Me parece que ese es un mínimo que el Gobierno, sea nacional o departamental, va a tener que exigir. Y eso va a aumentar sus costos; es parte de sus riesgos. Se les dirá: "Ustedes podrán hacer esto, en estas condiciones". Ellos dicen estar dispuestos a aceptar las condiciones que, eventualmente, el Gobierno les plantee.

En cuanto a los servicios, quiero preguntarles si hay encuestas o indicadores objetivos respecto de la satisfacción de los usuarios por el nivel del servicio.

Muchas gracias.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Vamos a tratar de ser sintéticos, algo que no caracteriza a los legisladores; Sánchez Padilla lo sabe muy bien.

Antes que nada, quiero decir que, desde los comienzos de su historia, nuestro país tiene una larga tradición de respeto de las normas laborales.

Ayer, en esta Casa, conmemoramos los cien años de la ley de ocho horas para el trabajador público y privado. Quiere decir que cualquiera de los partidos que gobierne, nacional o departamental, va a seguir por ese camino, porque es el compromiso que tenemos como uruguayos: respetar la normas que se votan en esta Casa.

Acá estamos ante algo nuevo que nos pone en un cruce de caminos importante, pero indudablemente, a raíz de todo esto, tenemos que entender que hay una oportunidad para mejorar los servicios que ustedes brindan en todas las áreas, tal como ustedes lo han manifestado.

Quienes estamos en esta actividad sabemos lo que supone la posibilidad de pagar un peso menos por cualquier servicio para la gente que no tiene posibilidades de escuchar todas las campanas y saber los problemas que puede traer aparejado una aplicación de estas características -que le brinde dos mil o tres mil posibilidades de trabajo a compatriotas- a los que ya están en el sistema. Y, como dijo el señor diputado Lafluf, no es un sistema que esté en el piso. Estamos de acuerdo en que hay que modificarlo, pero no es algo que esté funcionando de manera que todos estemos a favor de que vengan estas aplicaciones a competir, para nosotros, de manera desleal y desigual con quienes hoy están en el mercado.

Soy diputado de Durazno y usuario del transporte del taxi en Montevideo, pero también en mi departamento, porque vivo lejos del centro. Y diría que es un transporte

que brinda las características que todos queremos: un coche en condiciones, con aire acondicionado y una tarifa acorde a las posibilidades de ingreso del bolsillo de los uruguayos. Lo mismo cabe para el transporte colectivo y para los remises. Por algo, en Uruguay -sobre todo en el interior-, cuando se abre la posibilidad de acceder a las chapas del taxi surge un número importante de personas y empresas interesadas. Quiere decir que hay una oportunidad real de trabajo en algo que está regulado -hay normas, que están desde hace mucho tiempo- y, para nosotros, que venimos del mundo del trabajo, no del mundo empresarial, indudablemente, esto es desregular lo que hoy tenemos arriba de la mesa.

Vamos a escuchar atentamente las respuestas que nos brinden, pero antes que queremos peguntarles cómo sigue esta movida que ustedes han llevado adelante, si han ido a las comisiones de legislación del trabajo de ambas cámaras. Creo que eso es fundamental, porque este es un tema que toca directamente el trabajo de cincuenta mil uruguayos, si no escuché mal. También quiero saber si han ido a hablar con el Congreso de Intendentes, que es la otra pata importante; está el Estado, a través del Gobierno nacional, y el Congreso de Intendentes.

Por último, quiero preguntarles si han tenido oportunidad de reunirse con la Ursec que, como nos decía el señor Dourado, es la que regula este tipo de aplicaciones; ya sabemos que se reunieron con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Para no ser más extenso, voy a pedir que después convoquemos a la Ursec, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al Congreso de Intendentes y a la empresa, para que nos dé su punto de vista, a fin de tener un pantallazo general en este trabajo que vamos a hacer como comisión, teniendo en cuenta que, reitero, en Uruguay hay normas que regulan la actividad del transporte colectivo y que a veces nos pueden mostrar alguna lucecita de color en algún lugar, pero que a la larga va a perjudicar a la mayoría de los usuarios, porque no sabemos qué tipo de vehículos se van a usar, cómo van a estar caracterizados, ni qué tarifa van a cobrar. Para la idiosincrasia del país -si bien los del interior somos muy confianzudos-, por un tema de seguridad, será complejo lograr que la gente se suba a un auto con tres o cuatro personas que no conoce.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Creo que estamos ante un fenómeno nuevo que nos interpela frente a una sociedad estructurada y que hay una diferencia entre la competencia de las empresas en el mercado con lo que es el sistema público de transporte que regula el Estado. El servicio público, es público; lo debe regular, orientar y definir el Estado; ese es un avance.

Por lo que se planteó, tendremos reuniones con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y otras autoridades -al margen de que la empresa solicite una entrevista o no- para interiorizarnos sobre el impacto de esto, en el marco de la legislación actual. Hay cosas que parecen absolutamente inaplicables en términos de ese servicio público que prestan los privados. La viabilidad depende de la regulación del Estado, en un mercado que es finito y las reglas del mercado convencional no resuelven el problema. Y este sistema no sería viable y eficiente si el Estado no interviniera. En ese sentido, el rol del Estado es intransferible; no puede subrogarlo nadie.

A su vez, quiero señalar que el lunes, el Consejo de Ministros creó una comisión interministerial que, supongo, nos aportará elementos para que nuestra asesora pueda discutir.

Nada más.

SEÑOR DOURADO (Óscar).- Los señores diputados Lafluf y De los Santos se han nutrido de la experiencia de lo que es el transporte público y la importancia que tiene.

En cuanto a cómo paga la empresa al Estado, cabe decir que no paga absolutamente nada; usan solo tarjetas internacionales, no locales. El artículo 705 de la nueva ley de presupuesto no pasa por alto la piratería de todo este tipo de empresas, que se vienen a quedar con el trabajo de los uruguayos, de los que aportamos, trabajamos y nos esforzamos.

A veces, uno ve con simpatía las compras por Internet. Yo soy uruguayo; ni yo ni mis hijos hicimos nunca una compra por Internet. Tendría que pensar que los que están en un shopping o en un boliche de la esquina son nabos, porque pagan alquiler, luz agua, tienen un trabajador y pagan BPS. Cumplen con las normas laborales; son unos nabos. Esta empresa incita a la informalidad y al no cumplimiento de ninguna norma de carácter nacional, uruguaya. La ley que la regula y a la que se expone es solamente la de Amsterdam, en los Países Bajos; no respeta la ley nacional. No está instalada en Uruguay. Tiene cuatro empleados: dos colombianos, un americano y un ecuatoriano. Ninguno de ellos es contratado por la empresa internacional, no aportan en el Uruguay, hasta ahora. O sea que no existen. Entonces, ¿con qué aval pueden ser recibidos por una comisión de transporte? Ustedes lo tienen que hacer, pero estamos recibiendo a un fantasma.

Ellos son como un virus: entran a la sociedad uruguaya, causan un daño tremendo, no solo a nosotros, los trabajadores, sino a los usuarios, porque destruye los servicios, y en la sociedad nos damos cuenta cuando tenemos cuarenta grados de fiebre. Recién después salimos a investigar cuál es el virus, cómo lo atacamos, cómo sacarlo. Sin embargo, tenemos el mejor transporte formal del mundo y somos ejemplo en América.

Ellos ingresaron primero en países en los que no hay transporte, como Colombia y Venezuela, donde no existe organización del trabajo ni de los derechos laborales. Debemos saber que hay muchos países en los que no existe el derecho del trabajador y acá si lo tenemos. Ahí es donde ellos calzan mejor.

Nosotros entendemos que esto es atacar a la sociedad uruguaya en su conjunto. Sin lugar a dudas, hoy, cualquier empresa de transporte aéreo, terrestre o naviero querría tener el 25% bruto de lo que se cobra en un viaje.

En cuanto a si sabemos que tenemos que mejorar, el mejoramiento es la meta de toda sociedad. Y ustedes son los oídos de nuestras preocupaciones, inquietudes y, en este caso, de nuestras congojas.

Agradezco al señor diputado Lafluf el conocimiento que tiene de la realidad del transporte, no solo a nivel departamental. Él, como intendente, tuvo que enfrentar la prepotencia y la arrogancia de una nación hermana, y su actitud ante esa prepotencia y arrogancia la defendimos todos los uruguayos.

Dice el refrán: cuando veas la barba de tu vecino arder, pon las tuyas en remojo. Hoy vemos, por ejemplo, que en Francia lamentablemente hubo nueve atentados en los que murieron más de ciento veinte personas, hubo heridos y afectaron a miles de familias. Cuando vemos eso que sucedió en Francia, ¿ustedes piensan que los que viven en España, en Bélgica o en Italia están tranquilos? No; no están tranquilos. Y acá estamos todos juntos porque ninguno está tranquilo. Hoy las barbas del taxi, del remise, del transporte de turismo, están ardiendo, pero va a arder todo el transporte de pasajeros.

Al señor diputado Peña le digo que lo único que ha traído esta empresa es publicidad; no tiene una estructura de negocios, ni cuenta con el transporte formal y público y regulado del Estado uruguayo como para cumplir la comunicación con el usuario.

Lamento mucho que el señor diputado haya esperado un ómnibus durante cinco horas, pero gracias a que existe un servicio de ómnibus, en cinco horas pudo ir y venir a estudiar. Hoy, en ese servicio de transporte colectivo están integrados los departamentos de San José, Canelones y Montevideo. Ese fue un desarrollo muy inteligente que realizó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, liderado por Felipe Martín, director nacional de Transporte, un hombre que sabe muchísimo del tema -perdimos mucho los montevideanos cuando lo sacamos de la intendencia para que ocupara ese lugar- y que ha hecho que actualmente el transporte sea integrado. Los beneficios son muchos. Quizás, hoy, cuando muchos de los estudiantes viajan de Canelones a Montevideo no tengan cinco horas de espera.

Cuando hablamos de subvención tenemos que saber que los jubilados no pagan, los escolares no pagan, los policías no pagan, los liceales no pagan. El transporte es un derecho humano en todas las partes del mundo, en las democracias.

Tenemos que saber que transporte regulado es igual a seguridad, y lo que todos pedimos es seguridad todos los días y se lo reclamamos al Gobierno nacional.

Esto es cambiar dos mil o tres mil puestos informales quitándole a diez mil, quince mil o cincuenta mil trabajadores formales que construyen y construyeron el país. En mi caso, mi familia está en el taxi desde el año 1953. Yo nací en el año 1958 y soy de la familia del taxi, como muchos compañeros son de la familia del ómnibus, del remise, etcétera. Nosotros ayudamos a construir este Uruguay. En este edificio todos pusimos un ladrillito y los elegimos a todos ustedes; en mayoría o en minoría, pero los elegimos. Inclusive, hasta los que puedan haber votado en contra del Gobierno nacional tenemos el derecho a elegir; y vivimos en una democracia.

No estamos de acuerdo con la desregulación del transporte porque entendemos que se le causa un daño a la sociedad en su conjunto, a nuestros hijos y a nuestras familias, como ciudadanos, no como hijos de transportistas.

Estas empresas americanas, informales, sacan lindas fotos de Mercedes Benz, de choferes delgados y altos con traje y corbata, y mujeres hermosas, rubias o morochas, con minifalda, que abren la puerta de un auto, que no representan ningún tipo de realidad. ¿Nos dicen que van a ser más baratos? Ellos son más baratos en primera instancia, pero cuando logran destruir el servicio público regulado cobran lo que tienen que cobrar, como ocurre en muchas partes del mundo, donde piden hasta US$ 400 por trasladar cuando hay nieve o US$ 300 cuando llueve, y cuando hay mucha demanda del servicio suben las tarifas, porque no son reguladas. Esto es la ley de la selva, es querer parecernos a África o a Afganistán. Muchos de ustedes habrán tenido la suerte de viajar, por trabajo o por placer. Cuando van a un país, por ejemplo, a Panamá -que tiene una de las ciudades con más desarrollo de América Central-, ven que el transporte es calamitoso: no hay seguridad, no hay ómnibus, no hay taxi, no hay remises.

Es cierto que hay algunas diferencias de tarifa en Canelones, que son pequeñas, pero responden a que el taxi está muchas horas detenido, esperando un viaje para poder cumplir un servicio, y también debido al estado en el que en algún momento estuvieron las calles, aunque hoy ha habido una mejoría. Precisamente, hacía tiempo que no pasaba por la rambla de El Pinar y puedo decir que me siento orgulloso de la rambla de Canelones y del trabajo que ha hecho el Gobierno de Canelones en favor de los que viven en todo el departamento, con todas las particularidades que tienen los pueblos santos.

¿Qué pasaría si desreguláramos la educación y la dejáramos en manos de Uber? ¿O si Uber pudiera hacer el trabajo de los farmacéuticos y despachar medicamentos, o

hacerse cargo de las consultas médicas, porque esta gente se queda con todo? Cuando hablamos de regulación empezamos por donde más duele, que es el transporte público de personas.

Le digo al señor diputado Peña que el transporte público de personas no tiene nada que ver con la actividad comercial que él desarrolla.

Al señor diputado Tierno le agradezco la forma que tiene de pensar. No pido que todos piensen igual, pero creo que lo que él plantea ha sido lo que han pensado quienes han construido este país en favor de todos los uruguayos, teniendo en cuenta los tres millones que somos.

Creo que lo bueno por lo peor, lo formal por lo informal, no es cosa buena. Hemos luchado más de diez o doce años para dar tranquilidad a los trabajadores. Hoy, si uno contrata una empresa de seguridad o si la empresa a la que pertenece el que limpia los vidrios no cumple, el dueño de la propiedad es quien tiene que dar seguridad en el trabajo a la familia que está detrás de ese trabajador. Todos hemos contribuido a la formalización del trabajo en un cien por ciento. Nos preocupan muchísimo los treinta y cinco mil desocupados a los que hace referencia el señor diputado Lafluf, y si esto sigue adelante, se va a sumar gente y eso lo vamos a tener que afrontar todos; los taximetristas que tienen más de cincuenta años van a tener un año de seguro de paro. Sabemos los perjuicios que surgen cuando alguien quiere sustituir algo malo por algo mejor, como cuando cerramos Pluna. Hoy tenemos a todos los empleados públicos de Pluna sin trabajo, en seguro de paro. Quizás le erramos; quizás hubiera sido mejor tener una empresa de bandera uruguaya que hubiera seguido trabajando, aunque no nos hubiera significado rentabilidad.

Vamos a seguir el consejo del señor diputado Tierno de pedir audiencia a la Comisión de Legislación del Trabajo; ya lo hicimos con el Congreso de Intendentes y con la Ursec. Lo que les solicitamos es que hasta que no haya una norma legal que lo amerite, esta empresa prepotente, avasallante e irrespetuosa del Uruguay como nación y de sus trabajadores no pueda llevar adelante la actividad informal que pretenden. Ese es nuestro pedido.

Lo único que le puedo decir al señor diputado De los Santos es gracias, porque tiene todo muy claro.

Debemos decir que nos recibió el señor ministro de Transporte y Obras Públicas, y también el Gobierno nacional. Inclusive, ha habido manifestaciones del presidente de la República que nos han dado tranquilidad, pero él solo no puede hacer todo y necesita el apoyo de nosotros, los trabajadores, y de ustedes, los legisladores, ya sean blancos, colorados, frenteamplistas o del Partido Independiente. Tenemos que estar todos unidos cuando tenemos un problema que es común. Lo que dijo el señor presidente de la República lo dijo el señor ministro de Transporte y Obras Públicas, y nos da tranquilidad y certeza de que vivimos en un Estado de derecho. Los trabajadores los tenemos que apoyar y, junto a ello, defender a nuestras familias, como haría un buen padre de familia.

Muchas gracias.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- No conozco la reglamentación de la Intendencia de Montevideo, pero en Río Negro, para prestar el servicio de transporte de pasajeros existe toda una reglamentación que exige hasta el color del auto. Entonces, no entiendo cómo esto puede funcionar si existe este tipo de reglamentación.

SEÑOR DOURADO (Óscar).- Por ley, está prohibido el transporte oneroso de personas y hay sanciones previstas en todos los gobiernos departamentales. Hablamos

con el Congreso de Intendentes. Hay reglamentaciones que nos regulan, como muy bien dijo el señor diputado Lafluf.

Es más: para cambiar el color naranja de los taxis de Salto fuimos varias veces a hablar a ese departamento, hasta que llegamos al blanco. También lo hicimos en el departamento de Maldonado. Para cada cosa que es una mejora del servicio, tenemos que consultar y acordar con los gobiernos departamentales y, en lo que es nacional, con el Gobierno nacional. Este Parlamento, en la legislatura anterior, votó la ley por la cual se sanciona penalmente a las empresas y también votó una ley sobre nocturnidad. ¿Qué le va a pagar esta gente a los trabajadores? No les va a pagar nada, porque es una empresa internacional, cobra $ 100, retiene $ 25 y deposita en una cuenta $ 75. Si ese trabajador hizo horas nocturnas, si está inscripto en el BPS o en la DGI, no existe. Además, no cobran en efectivo.

Ellos vienen con la prepotencia: "Somos Uber, de Estados Unidos, y nos llevamos por delante a todos los uruguayos porque son más chicos". Ellos conocen las normas que existen. Esto es la ley de la prepotencia del más grande contra un Estado, un país y una sociedad en su conjunto.

Por acá hay compañeros de todos lados. Por ejemplo, en San José desembarcaron con fotos que producen daño a todos. Como podrán ver, esas fotos nos muestran un auto Mercedes Benz que no existe en nuestro país, o flores hermosas. Esto se parece a cuando nos colonizaron, que venían con espejitos. ¿Seiscientos años después nos vamos a comer lo mismo?

Ellos aparecen y nos muestran un auto hermoso y una chofer hermosa. Entonces, el usuario dice: "Yo quiero", pero esa no es la realidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como decíamos al comienzo, esta es una comisión asesora del plenario de la Cámara de Diputados. Obviamente, esta comisión tiene un criterio unánime de trabajo, que es escuchar a las diferentes delegaciones frente a las dificultades que puedan existir. Por supuesto que el intercambio de opiniones y las consideraciones políticas los vamos a hacer hacia la interna de la comisión, independientemente de que cada uno de los legisladores que representan a un partido político pueda ir tomando una posición.

Quiero transmitir alguna de esas consideraciones políticas de lo que se ha venido planteando hasta el momento, que me parece muy interesante. Haber generado una instancia de esta naturaleza que permita poner a todos los legisladores en un tema que, sin duda, es central, me parece importante. Obviamente, después de haber escuchado su preocupación y que nos dijeran, desde una óptica de autocrítica, que no está todo bien sino que hay cosas para mejorar y que existe la necesidad de mantener la regulación, creo que tenemos una tarea importante que realizar. Sin duda, acá hay un grupo de gente que ha hecho un conjunto de inversiones a lo largo de todo este tiempo y la comisión va a tener en cuenta cada una de las opiniones que se han vertido en el día de hoy.

Como bien decía el señor diputado De los Santos, ayer tuvimos la oportunidad de intercambiar ideas con el señor ministro de Transporte y Obras Públicas, que concurrió a la Comisión de Legislación del Trabajo por el tema del ferrocarril. Precisamente, le hicimos algunas preguntas con relación a este tema en particular, acerca de los avances que se habían tenido desde el Poder Ejecutivo y sobre la conformación de esa comisión compuesta por tres ministros, que seguramente va a estar trabajando y elaborando un material que permita ir tomando una definición clara con relación a este tema. Independientemente de ese trabajo que está haciendo el Poder Ejecutivo, desde el Poder Legislativo y desde esta comisión, hoy dimos un primer paso. Ustedes incorporaron

algunos elementos, como el de la Ursec. Creo que también será interesante recibirlos, sin perjuicio de la propuesta que hacía el señor diputado Tierno de ver cómo se vincula desde el punto de vista laboral.

Pienso que desde la óptica que tiene esta comisión en materia de transporte y en función de que hay organismos del Poder Ejecutivo involucrados en este tema, es nuestra responsabilidad trabajar como lo hemos hecho hasta el momento, en forma seria y responsable, generando los ámbitos necesarios para que, llegado el momento, podamos tener un informe para presentar al plenario, si es que la situación lo amerita, o bien una iniciativa particular que pueda tener cualquiera de los señores legisladores.

SEÑOR DOURADO (Óscar).- Voy a citar unos ejemplos a tener en cuenta. Para conducir un taxi hay que tener veintiún años y una antigüedad de dos años de la libreta amateur; ellos piden conductores mayores de dieciocho años. Para conducir ómnibus, hay que tener veintitrés años, porque se precisa sensatez, madurez y experiencia.

Basta con entrar en internet, poner la palabra más odiada en la sociedad mundial: Uber, y ver el daño que ha ocasionado a toda Europa. Podrán ver que las opiniones de los gobiernos llegaron después de enormes daños al transporte público de pasajeros: subte, ómnibus, ferrocarril. Nosotros pedimos mantener las potestades de Uruguay como nación en lo que hace a todo el servicio de transporte de pasajeros, de carga; es un derecho de los uruguayos y del Estado uruguayo.

Quiero agradecer al señor presidente porque fue quien me llamó y me dijo que nos iban a recibir rápidamente. Su preocupación manifiesta es la de todos los legisladores, porque sé que trabajan en equipo. Reitero: agradezco que haya sido el primer contacto -vía telefónica- que nos quiso escuchar en nombre de toda esta comisión.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de todos ustedes y nos mantendremos en contacto.

(Se retira de sala la delegación de la Gremial Única del Taxi)

——Seguramente, en el transcurso de los próximos días vamos a ir ajustando la agenda y podemos ver a quién ir convocando con relación a este tema, sin descuidar lo que ya tenemos planteado.

Las autoridades de Ancap confirmaron que podrían venir el próximo martes 24, pero nos restaría coordinar la hora.

Por otra parte, quería plantear la posibilidad de hacer una publicación con la versión taquigráfica del Foro sobre el Sistema Nacional de Puertos, que nos sirva para distribuir entre todos quienes participaron y quedarnos con material, porque es un importante insumo para abordar por la comisión y en forma individual.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Hay un tema que me tiene preocupado: la convocatoria al director nacional de Transporte, que tiene meses de solicitada. Precisamos que concurra, más aún con todo esto: debemos hacernos de un estado de situación ya que acá se han dicho muchas cosas que no son reales. Está bien que se digan, porque hay gente que defiende sus intereses, pero hay afirmaciones categóricas que no son reales. Entonces, debemos tener más insumos y más información para poder tomar posición y, además, informar sobre qué es lo que está pasando.

Creo que hoy estamos en crisis con relación al sistema metropolitano de transporte. Inclusive, el Consorcio Metropolitano no se reúne; esto me lo han dicho directores del Frente Amplio, de la intendencia. Hay un problema, y precisamos que el director venga.

Yo no le conozco la cara más que por televisión. Me parece que tiene que venir y darnos insumos, porque somos la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas y hace meses que lo estamos invitando y el hombre no aparece.

Por otra parte, creemos que es importante contar con la visita del directorio de AFE, porque la operadora privada comenzó a funcionar el 1º de julio y si bien he hecho varios pedidos de informes, no he recibido información alguna.

Finalmente, traigo el pedido de la empresa Uber, que me llamó ayer, para ser recibida por la comisión.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Comparto lo dicho por el señor diputado Peña. Creo que es importante acomodar la agenda porque se nos viene fin de año. Es una buena noticia que pueda venir el directorio de Ancap la semana que viene. Creo que, acomodando las horas, va a ser posible recibirlo el martes. Sería bueno que apenas se confirme nos avisen por secretaría.

En cuanto al director nacional de Transporte, comparto lo expresado; creo que es fundamental que venga. Asimismo, se ha solicitado la presencia del directorio de AFE.

En lo que tiene que ver con el Foro sobre el Sistema Nacional de Puertos, me parece que se creó una base de datos porque muchos de los participantes dejaron los suyos. Creo que sería bueno que se distribuyera entre los integrantes de la comisión, porque hay muchos contactos que son interesantes, sobre todo para aquellos legisladores que no están en el tema portuario habitualmente.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Estoy de acuerdo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Solicitamos a la secretaría que se haga la distribución de la base de datos que quedó registrada.

Entonces, avanzamos en lo que tiene que ver con la publicación y vamos a contactarnos nuevamente con la Dirección Nacional de Transporte con el fin de lograr la confirmación de una fecha.

Con relación al tema de AFE, en la última reunión habíamos informado a la comisión que tanto el señor ministro de Transporte y Obras Públicas como el directorio de AFE iban a concurrir a la Comisión de Legislación del Trabajo. Esa reunión tuvo lugar en el día de ayer y se plantearon muchas de las interrogantes que tiene el señor diputado Peña. Se habló del funcionamiento de SELF S.A, de cuál era la propuesta de reestructura y de los niveles de inversión. Es decir que en esa comisión se dio un conjunto de informes y se planteó un conjunto de interrogantes que tenían los legisladores. Es más: nosotros, que no pertenecemos a la comisión, fuimos y pudimos preguntar algunas dudas que teníamos; por lo tanto, tenemos información. Independientemente de ello, entendemos cuál es el planteo que hace el señor diputado Peña, a efectos de generar los ámbitos necesarios para tratar el tema de AFE.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- ¿Se puede repartir la versión taquigráfica de la Comisión de Legislación del Trabajo?

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí, por supuesto.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

≠